



Ciência Política - Geopolítica - Relações Internacionais

**PUBLICAÇÕES E PESQUISAS, SOB A ÓTICA ACADÊMICO-CIENTÍFICA, CONCENTRADAS NA
ESFERA DA CIÊNCIA POLÍTICA, DA GEOPOLÍTICA E DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

BEATRIZ MARIA SOARES PONTES

(ORGANIZADORA)

RAQUEL NICOLAU DA SILVA

(ASSESSORIA TÉCNICA E ACADÊMICO-CIENTÍFICA)

NATAL – RN

2022

AS LOGÍSTICAS E AS ESTRATÉGIAS INTEGRANTES DA GEOPOLÍTICA QUE CONSTITUI A BASE DA NOVA ROTA DA SEDA CHINESA

Beatriz Maria Soares Pontes¹

Resumo

O presente trabalho sobre a Nova Rota da Seda, estabelecida pelo atual Governo Chinês contempla os seguintes aspectos: Introdução, A Antiga Rota da Seda, As Consequências Estratégicas e as Considerações Finais. Observamos, ao longo do texto, que a República Popular da China tem se preocupado com as questões de infraestrutura e investimentos, no que concerne aos países com os quais ela desenvolve o seu comércio exterior. Desta maneira, podemos aferir que a China contempla, também, as nações com as quais ela própria negocia as suas atividades comerciais.

Palavras-chave: República Popular da China; A Nova Rota da Seda; O Comércio Exterior Chinês.

THE LOGISTICS AND STRATEGIES THAT ARE PART OF THE GEOPOLITICS THAT FORMS THE BASIS OF THE NEW CHINESE SILK ROUTE

Abstract

The present paper on the New Silk Road, established by the current Chinese Government contemplates the following aspects: Introduction, The Old Silk Road, The Strategic Consequences and the Final Considerations. We observe, throughout the text, that the People's Republic of China has been concerned with the issues of infrastructure and investment, with regard to the countries with which it develops its foreign trade. Thus, we can see that China also considers the nations with which it negotiates its own commercial activities.

Keywords: People's Republic of China; The New Silk Road; Chinese Foreign Trade.

LAS LOGÍSTICAS Y LAS ESTRATEGIAS INTEGRANTES DE LA GEOPOLÍTICA QUE CONSTITUYE LA BASE DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINA

RESUMEN

El presente trabajo sobre la Nueva Ruta de la Seda, establecida por el actual Gobierno Chino contempla los siguientes aspectos: Introducción, La Antigua Ruta de la Seda, Las Consecuencias Estratégicas y las Consideraciones finales. Observamos, a lo largo del texto, que la República Popular China se ha preocupado con las cuestiones relacionadas a la infraestructura y a las inversiones en lo que se refiere a los países con los cuales desarrolla su comercio exterior. De esta manera, podemos evaluar que China también contempla las naciones con las cuales ella propia negocia sus actividades comerciales.

Palabras clave: República Popular China; La Nueva Ruta de la Seda; El Comercio Exterior Chino.

¹ Livre-Docente pela UNESP (2008) e Profa. Titular aposentada da UFRN.

Introdução

O atual projeto possui raízes numa versão histórica que possibilitou o comércio entre os diversos reinos dos séculos passados. O antigo percurso da Seda e, de diversos outros produtos considerados especiarias para os europeus, evoluiu a partir de rotas comerciais em meados do século II a.C. Essas rotas direcionavam-se do Leste para o Oeste, conectando o Mediterrâneo, o Subcontinente indiano à Ásia Central e o Continente Africano com o Império Chinês. Ademais, paralelo a essa rota intercontinental principal, existia outra rota comercial, porém, via marítima que interligava à China ao Golfo Pérsico, sendo denominada de Rota da Seda Marítima (FERGUSON, 2007).

Os principais efeitos desse intercâmbio secular davam-se em termos econômicos, comerciais e culturais. Algumas civilizações da história detinham algum tipo de contato entre si por via desse comércio. Eszterhai Viktor (2017), em um artigo no site de Geopolítica Pageo, argumentou que a antiga Rota da Seda serviria como um canal que permitia troca de informações, pensamentos, doutrinas religiosas, estilos artísticos e tecnologias.

Como o próprio Halford John Mackinder (1904) argumentou, a Europa Ocidental não era o destino mais importante deste grandioso percurso comercial. À época, a região do Mediterrâneo era o alvo primordial – em particular, as cidades italianas (por exemplo, Veneza e Gênova) que desempenhavam um peso comercial maior. Portanto, o Mediterrâneo e o restante da Eurásia representavam o centro de gravidade geopolítica e econômica no mundo (MACKINDER, 1904; VIKTOR, 2017), o que tornava os grandes impérios asiáticos potências globais.

Entretanto, após mais de mil anos, a Rota da Seda foi perdendo, gradualmente, seu significado em escala internacional, no período das grandes descobertas nos séculos XV e XVI. O aumento significativo das empreitadas marítimas, graças ao desenvolvimento tecnológico, o maior conhecimento sobre navegação, o aprimoramento da cartografia, o acúmulo de capital pelos estados nacionais modernos recém-formados e os interesses de grupos dominantes (por exemplo, a Igreja), assim como de desbravadores individuais havidos pelo enriquecimento, foram os fatores responsáveis por uma profunda reformulação geopolítica. Assim, a Rota da Seda deixou de ser exclusiva para o intercâmbio de especiarias entre o Oriente e o Ocidente.

O teórico estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914), defensor da relevância do poder marítimo sobre o poder terrestre, explicou as vantagens do mar

em sua obra intitulada *“The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783”*, de 1890, ao argumentar que qualquer ponto territorial poderia ser conectado pelo mar. Para ele, o poder marítimo havia sido o fator decisivo para o domínio global do Império Britânico. A capacidade de controlar o uso do mar dependia da produtividade, do peso populacional e de um território de fácil defesa, além da posse de bases no exterior estrategicamente localizadas. A partir disso, uma Marinha poderosa controlaria as rotas marítimas, sendo estas essenciais porque permitiam o transporte de grandes volumes de mercadorias, de maneira mais barata e segura, comparando aos meios terrestres. Portanto, segundo Mahan (1890), as linhas de comunicação marítimas são o elemento mais importante em termos estratégicos, políticos ou militar. Controlá-las seria crucial para um poder marítimo eficaz, já que a capacidade de manter as comunicações ou interrompê-las contra um adversário afeta o vigor de uma nação.

O momento do comércio marítimo estava relacionado com a questão de quem poderia exercer o poder sobre as rotas de transporte marítimo, dadas as suas imensas dimensões. Mahan (1890) argumentou que, por razões geográficas, não era necessário cobrir completamente os oceanos para controlá-los, já que as rotas comerciais marítimas abarcaria os pontos críticos (estreitos, canais, determinados portos localizados estrategicamente); e, caberia ao poder marítimo, somente, controlar tais pontos estratégicos. Ao estabelecer bases navais e assegurar as rotas marítimas, abrir-se-ia caminho para a formação de grandes impérios, cujo poder superaria os das grandes potências continentais.

Portanto, desses argumentos teóricos de Mahan, pode-se explicar como os Estados Europeus controlaram vastos territórios, formaram extensos impérios e ganharam um poderio sem precedentes na história. Primeiro os portugueses e os espanhóis, depois os franceses e holandeses, até que, finalmente, os ingleses ampliaram sua esfera de influência pelos mares. Consequentemente, esses países conseguiram subjugar os grandes impérios continentais asiáticos, que anteriormente detinham a hegemonia. Alterou-se, portanto, o tabuleiro geopolítico mundial.

A China sob a Dinastia Qing esteve em condição semicolonial, pois, foi forçada a fazer comércio com o ópio e perdeu, sobremaneira, sobre partes do seu território para as potências europeias, em particular, para os ingleses. Segundo Mahan (1890), o Império Britânico foi o primeiro poder hegemônico global sobre os oceanos, governando 1/4 da população mundial. Havia capacidade e meios suficientes para defender os seus interesses em todo o mundo.

No início do século XX, a hegemonia da Grã-Bretanha passou a se esgotar, ao passo que outras potências continentais, como a Alemanha e a Rússia, estavam se desenvolvendo. Como resultado da Segunda Revolução Industrial (segunda metade do século XIX), as estradas de ferro espalharam-se, rapidamente, transformando as linhas de transporte do mundo, refletindo para muitos o fato de que o tempo dos poderes marítimos chegava ao fim.

Neste contexto, ascende o teórico britânico Halford John Mackinder (1861-1947) questionando a supremacia do poder marítimo. Ele concluiu, em um trabalho publicado em 1904: *The Geographical Pivot of History*, em que ele afirma que aquele que governa o *Heartland*, comanda o *World-Island*, e quem governa a *World-Island* comanda o mundo. Quando a teoria de Mackinder refere-se a *World-Island*, trata-se sobre a unidade territorial composta pela Eurásia e pela África, como uma única ilha mundial; e, a área geograficamente do centro-norte do *World-Island* - ele o denominou primeiro de *Pivot*, mais tarde de *Heartland*: sendo, geopoliticamente, o espaço geográfico mais estratégico para o domínio global.

Todavia, as principais potências continentais que tentaram fazê-lo não conseguiram impor o seu domínio ao *Heartland*, como pregava Mackinder – primeiro a Alemanha, na Primeira e Segunda Guerras Mundiais, então, em seguida a União Soviética, também, a almejou. Foi, em parte, o resultado da política das potências marítimas (Grã-Bretanha e EUA) e, por outro lado, a consequência da plena incapacidade do transporte ferroviário e aéreo, os principais fatores que impediram o surgimento de uma verdadeira concorrência ao transporte marítimo. Embora o transporte ferroviário e rodoviário tenham se tornado significativos, a nível regional, no longo prazo, o transporte marítimo continuou a ser o meio de transporte mais eficaz (ONEILL, 2017).

Apesar de tudo, a hegemonia britânica entrou em colapso em meados do século XX. Os Estados Unidos da América sucederam a ilha europeia como a grande hegemonia global. Embora os EUA tenham se tornado o líder em todas as áreas da geopolítica planetária (força aérea, ciberespaços, aeroespacial) o seu papel na política mundial deve-se, fundamentalmente, ao exercício do seu poder sobre os oceanos. Contudo, o atual debate indica uma crescente ameaça à hegemonia dos EUA pela ascensão chinesa como grande potência, principalmente, após a eleição do Donald Trump, que adotou um posicionamento protecionista. O slogan “*America First*” simbolizou um marco na política externa norte-americana pela inexistência de um projeto hegemônico. Em diversos momentos, o ex-presidente Trump criticou aliados

tradicionais dos EUA (Japão, Alemanha, França, Canadá), posicionando-se contra a ONU, outrora, instituição resultado de um projeto hegemônico do pós-Segunda Guerra Mundial.

Apresentar tudo isso é importante para contextualizar e compreender o ambiente em que se inseriu a criação de tal proposta chinesa pelo presidente chinês, Xi Jinping, assim como, para elucidar o escopo que tem tomado com o passar dos anos. Os líderes chineses estudaram a geopolítica, a história e o desenvolvimento das relações internacionais. Isso permitiu que o projeto fosse lançado, não apenas, com uma versão terrestre, como também, um braço marítimo. Ademais, a Nova Rota da Seda reúne e provê respostas aos interesses nacionais chineses. Portanto, a China aderiu à ordem norte-americana e à Globalização, como também, vem aplicando ações em prol do aprimoramento dessa ordem, conforme seus interesses – o Sonho Chinês – num cenário em que Washington vem contestando a ordem outrora estabelecida por eles. Portanto, os EUA sem uma Grande Estratégia (METZ, 2019), enquanto a China tem aplicado a sua: o cinturão e a Rota (ANDORNINO, 2017).

A Antiga Rota da Seda

A antiga Rota da Seda era uma série de rotas interligadas através da Ásia do Sul, usadas no comércio da seda entre o Oriente e a Europa. Assim, os carregamentos eram transportados por caravanas e embarcações oceânicas que ligavam comercialmente o Extremo Oriente e a Europa. Provavelmente, esses percursos foram estabelecidos a partir da Ásia – e, foram fundamentais para as trocas entre estes continentes, até à descoberta do caminho marítimo para a Índia. A Rota da Seda conectava Chang'an (atual Xi'an, ou Xiam), na República Popular da China até Antióquia, na Ásia Menor. Sua influência expandiu-se até a Coreia e o Japão. Formava a maior rede comercial do Mundo Antigo.

Estas rotas não só foram significativas para o desenvolvimento e florescimento de grandes civilizações como o Egito Antigo, a Mesopotâmia, a China, a Pérsia, a Índia e até Roma, mas também, ajudaram a fundamentar o início do mundo moderno.

No que tange às origens referentes à Rota da Seda, observa-se que quando as técnicas da navegação e da domesticação de bestas de carga foram assimiladas pelo Mundo Antigo, a capacidade de transporte de grandes cargas por longas distâncias foi aperfeiçoada, possibilitando o intercâmbio de culturas e maior rapidez

no comércio. Por exemplo, a navegação no Egito pré-dinástico só foi estabelecida no século IV a. C., período em que burros e dromedários começaram a ser domesticados. Logo depois, os camelos bactrianos foram os próximos a serem domesticados. O cavalo, como meio de transporte foi empregado em seguida.

Com as rotas náuticas provêm um meio fácil de transporte entre longas distâncias, largos terrenos do interior, como as planícies, que permaneceram longe do litoral, não se desenvolvendo como as rotas costeiras. Em compensação, dispõem de terreno fértil para pastos e água em abundância para as caravanas. Estes terrenos permitem a passagem de caravanas, mercadores e exércitos sem precisar envolver-se com povos sedentários, além de fornecer terras para a agricultura. Da mesma forma, também, os nômades preferem não ter que atravessar longos descampados.

Enquanto isto, cargas, especiarias e ideias religiosas eram propagadas por todos os cantos, contrapondo a ideia antiga da troca que, provavelmente, conduzia-se, somente, por uma rota pré-determinada. É improvável que a Rota da Seda fosse percorrida, somente, por terra, visto que percorre a África, a Europa, o Cáucaso e a China (SCARPARI, 2006; FRANKOPAN, 2019).

A Belt and Road Initiative (BRI)

A Nova Rota da Seda é um projeto estratégico que demonstra a maturidade da inserção externa da China, sendo a maior iniciativa do país na construção de um modelo de governança global rumo à multipolaridade. A China enfatiza uma visão de ordem internacional que respeite a soberania, as diferenças dos seus integrantes e que seja guiada por preceitos de cooperação para o desenvolvimento e ganhos mútuos. Esta é a principal iniciativa de política externa do governo de Xi Jinping e resulta em uma visão estratégica para a integração da Eurásia (FERDINAND, 2016).

O presidente Xi Jinping visa promover a visão de uma ordem global com a China liderando certos espaços, sem tentar substituir a ordem estabelecida pelos Estados Unidos, mas, procurando realizar reformas, sempre que houver conjunturas, nas quais isto pareça ser possível. Neste sentido, a BRI tem um caráter complementar em relação à ordem atual. Para os interesses chineses, é melhor manter a iniciativa sob o sistema global de defesa dos EUA e, a partir dessa base, expandir suas oportunidades econômicas e estratégicas (JI, 2015; SARVÁRI, SZEIDOVICZ, 2016).

A antiga Rota da Seda era um processo orgânico impulsionado pela demanda de seda e especiarias produzidas pela China. Ou seja, a China possuía mercadorias

e produtos desejados pelas demais unidades políticas do sistema internacional da época. Este fato levou ao estabelecimento e à progressão de rotas comerciais, que, por sua vez, produziram efeitos dinâmicos de disseminação de tecnologia e cultura (LIU, 2010).

A Nova Rota da Seda tem a característica de ser um processo conduzido pela oferta, ao passo que agora, a China oferece crédito e cooperação para a construção de obras de infraestrutura nos países da Eurásia. Portanto, a BRI depende da aquiescência e da cooperação dos demais Estados, ao longo de suas rotas, o que deverá ser um desafio para a capacidade de cooperação e de projeção de influência da China (SARVÁRI, SZEIDOVICZ, 2016).

A iniciativa tem como objetivos o aumento da conectividade do espaço euroasiático, a alocação eficiente de recursos e a coordenação de políticas econômicas de modo a promover uma arquitetura regional de cooperação que seja aberta, inclusiva e que estimule o desenvolvimento conjunto dos países envolvidos no processo. Estes objetivos serão alcançados através da construção de capacidades, através da cooperação financeira, da liberalização do comércio e de investimentos (STATE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF CHINA, 2016). Para isso, o projeto possui 5 principais eixos de atuação: 1) Comunicação; 2) Conectividade (infraestrutura de transporte); 3) Aumento dos fluxos monetários; 4) Facilitação do Comércio e 5) Migração, visando à criação de uma área de cooperação que, se estende desde o Pacífico Oeste, indo até o Mar Báltico (SARVÁRI, SZEIDOVICZ, 2016).

Destaca-se que a BRI não segue o padrão ocidental de estabelecimento de Tratados Multilaterais entre todos os países membros da iniciativa. O modelo chinês enfatiza as relações econômicas. Por esta razão, o plano é conduzido projeto por projeto e, possui um caráter essencialmente bilateral que acabará por produzir impactos na esfera regional (CLARKE, 2016). A China procura incentivar as empresas nacionais a acessar novos mercados, auxiliando com apoio diplomático, com a facilitação de acesso ao crédito no ambiente doméstico, além de simplificar as normas para a sua expansão internacional. O governo fornece, ainda, apoio técnico para investimentos no setor de pesquisa e desenvolvimento no exterior (YEH & WHARTON, 2016).

A construção de ferrovias de alta velocidade parece ser o foco inicial da BRI. A China já possui experiência neste setor, tendo construído intensamente 16 mil quilômetros de ferrovias de alta velocidade que passam pelos mais variados relevos e climas (JI, 2015, p. 506). A China possui 121 mil quilômetros de ferrovias,

constituindo 60% do total global e, possui o objetivo de estender a sua rede de ferrovias de alta velocidade para um total de 30 mil quilômetros, incluindo, os países situados em seu espaço regional imediato (STATE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF CHINA, 2016). A partir da província de Xinjiang, a China está construindo uma intensa rede de ferrovias e oleodutos, gasodutos, conectando ao Afeganistão, Paquistão, Quirguistão, Tadjiquistão, de modo a consolidar sua esfera de influência regional (KAPLAN, 2012).

O volume de comércio da China com os países que integram a BRI cresceu em uma média anual de 19% na última década, sendo que no ano de 2013, os aproximadamente, 64 países da BRI representaram 25% do volume total de comércio da China, em um valor de US\$ 1.04 trilhões. Adicionalmente, os países ao longo da Rota da Seda já representaram no ano de 2015, cerca de 20% dos investimentos diretos externos da China. Estima-se que os países situados ao longo da Nova Rota da Seda tenham uma necessidade de US\$ 8 trilhões de investimentos em infraestrutura, para o período de 2010-2020 (JI, 2015, p. 504-505).

A Nova Rota da Seda pode ser vista como um projeto pacífico, porém, pragmático de aumento da zona de influência da China, em uma região de grande relevância geográfica e econômica como a Eurásia. A BRI é baseada em princípios de ganhos mútuos e pretende aumentar a contribuição da China, em relação ao bem público global. A ascensão de uma nova potência não depende, exclusivamente, do poder militar ou econômico, mas, é influenciado pelos interesses e, pelo modo como o poder é exercido, constituindo, fundamentalmente, um processo de barganhas e negociações. Neste caso, o conceito de potência em ascensão ou potência emergente é definido como um ator que precisa ser consultado para que haja mudança no status quo, mas, que ainda não é capaz de determinar unilateralmente a sua própria agenda política para o âmbito sistêmico (NARLIKAR, 2013).

Nesta perspectiva, a Nova Rota da Seda pode ser vista como a agenda política e, a principal contribuição da China para o bem público global, durante o seu processo de ascensão. A adesão dos países menos desenvolvidos da Ásia-Central conferiria legitimidade, não visando suplantiar o ordenamento global já estabelecido, mas, complementá-lo. O enquadramento e os princípios da iniciativa servirão como base importante para que a BRI consiga, efetivamente, consolidar sua legitimidade perante os países integrantes. Entre os princípios delineados pela diplomacia chinesa, destaca-se a possibilidade de ganhos mútuos (*win-win*), o aumento da conectividade entre as nações; o crescimento dos fluxos de comércio e de investimentos que, por

sua vez, levariam maior desenvolvimento aos países envolvidos (STATE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF CHINA, 2016). Estes principais possuem um fundo de incentivo à liberalização e, aprofundamento da globalização, porém, através de sua face material, nomeadamente, marcada pelos fluxos de comércio e de investimento estrangeiro direto.

A China estabeleceu instituições de cunho multilateral que poderiam auxiliar na projeção política e na execução da BRI. Recentemente, foram estabelecidos o Banco Asiático de Infraestrutura e Investimentos (AIIB) com capital autorizado de US\$ 100 bilhões e o Fundo da Rota da Seda, com capital autorizado de US\$ 40 bilhões. A título de comparação, o Banco Mundial possui um capital autorizado de cerca de US\$ 260 bilhões. Sustenta-se que a ação destas instituições multilaterais possa vir a ser um ponto importante para viabilizar uma maior ascensão da Nova Rota da Seda (SARVÁRI & SZEIDOVICZ, 2016).

O AIIB contou com 57 membros no ano de sua criação, incluindo 37 países da região da Ásia e do Pacífico, o que pode ser visto como uma forma de aquiescência, em relação aos desígnios chineses sob a necessidade de construção de infraestrutura a nível regional (CHAN, 2016, p. 08-09). No que diz respeito à relevância da atuação dos bancos multilaterais na construção de infraestrutura, aponta-se que os investimentos globais neste setor alcançam o montante aproximado de US\$ 2,5 trilhões anualmente, sendo que seriam necessários US\$ 3,3 trilhões anuais para que o atual ritmo de crescimento da economia global seja mantido (MCKINSEY INSTITUTE, 2016).

A BRI dependerá da aceitação pelos demais Estados participantes de que os preceitos pretendidos pela China atendem aos seus interesses. A abundância de recursos materiais não garante o exercício de influência ao longo da iniciativa. Assim, para ser bem sucedida, deve haver uma noção geral de que os princípios promovidos pela China beneficiem os outros componentes do complexo regional. A China deverá empregar recursos materiais aliados ao esforço político diplomático para consolidar a BRI (BLACKWILL e HARRIS, 2016).

As principais incertezas acerca da inviabilidade da BRI recaem, principalmente, sobre três aspectos: 1) A magnitude dos investimentos anunciados; 2) A grande quantidade de países envolvidos, implicando uma enorme necessidade de financiamento e articulação de cooperação internacional para que o projeto se consolide e 3) A possibilidade de oposição de atores importantes (Estados Unidos, Índia, Rússia, entre outros), que poderiam ver esta iniciativa como uma tentativa de

alteração da balança de poder regional, através da projeção de influência. Este último fator se exacerba devido à grande relevância geopolítica da massa continental da Eurásia.

As Consequências Estratégicas

- A Consolidação de uma Esfera de Influência Regional Centrada na China

Para compreender o estabelecimento da zona de influência da China, abordar-se-á, brevemente, o processo histórico de formação do Estado chinês. Parte importante dos recursos duros da China advém de sua população e das dimensões do seu território, que foi, inicialmente, formado como civilização, ao longo de grandes rios: o Rio Amarelo, o Rio Wei, o Rio Han e o Rio Yangtze. Estes rios nascem no Tibet, surgindo no Oeste do território chinês e, direcionando suas águas para as terras agricultáveis, mais próximas do Oceano Pacífico, ao centro e ao sul do país. Historicamente, as ameaças à unidade chinesa vieram dos povos nômades, provenientes das estepes da Ásia Central, localizados no norte e noroeste do seu território, em uma linha semicircular anti-horária, partindo da região da Manchúria, até o Tibet (KAPLAN, 2012).

Argumenta-se que o senso de unidade e identidade da China, enquanto civilização, é resultado de uma estrutura de socialização e diferenciação entre os povos localizados nas planícies chinesas de agricultura irrigável (Centro Civilizacional) e, os povos nômades da Ásia Central, que constituíam a periferia do antigo sistema imperial chinês (FAIRBANK & GOLDMAN, 2006). Este processo de contato e assimilação entre estruturas de centro-periferia viria a constituir uma organização política manifesta, através de vínculos tributários, suscitando relações de influência e subordinação, à medida que avançava a centralização e formação do aparato político administrativo da China Antiga, cuja influência veio a se estender através de zonas concêntricas ao redor do Império Chinês (FOSSAERT, 1991).

O Estado chinês possui territórios desérticos no oeste e terras de solo fértil no centro-sul, no leste e na região nordeste, demonstrando um processo histórico de longa duração que formou as bases geográficas do poder chinês. Um dos exemplos mencionados acerca da ação humana neste processo é a construção do Grande Canal que liga os Rios Amarelo e Yangtze, ocorrida no período entre os anos de 605 e 611, que foi importante para ligar as regiões: norte, notadamente sujeita a períodos

de escassez de alimentos e fome; a região sul, que podia prover excedentes produtivos agrícolas (notadamente, o arroz), de modo a possibilitar a formação de um Estado Chinês com maior dimensão territorial (KAPLAN, 2012, p. 117-119).

Sobre o processo de formação do Estado Chinês e sua zona de influência, cabe mencionar que, em um período tão recente quanto o ano de 1840, o território da China e sua zona de influência, se estendiam até o Estreito de Malaca, incluindo partes do que, hoje, se denomina como Bangladesh, partes do Nepal, do Mianmar, do Vietnã (na época, a Indochina) e do atual Cazaquistão, todo o território da Mongólia, a Ilha de Taiwan, igualmente os territórios tributários da Coreia, das Ilhas Sacalina, além de territórios no Extremo Oriente da Rússia. Estes territórios, ou pertenciam inteiramente à China, ou pagavam tributos ao Império chinês (BRZEZINSKI, 1997, p. 164; KAPLAN, 2012, p. 120).

A partir desta perspectiva, a reação chinesa frente ao século das humilhações, período que se estende desde 1839, até a Revolução Comunista de 1949, justifica o planejamento estratégico e suas ações no cenário contemporâneo. O Sonho Chinês, conceito criado pelo atual mandatário Xi Jinping, consiste, justamente, no rejuvenescimento da nação chinesa, por meio da continuidade do processo de desenvolvimento e ascensão pacífica do país, concomitantemente, com a maior projeção internacional e melhores condições de vida para sua população (JINPING, 2015). Trata-se de uma antiga potência reocupando a posição histórica que ela vê como natural para si, dentro do mundo contemporâneo e, fazendo isto, não através da coerção, mas, através do comércio e mais, recentemente, dos investimentos feitos realizados com o capital acumulado (ARRIGHI, 2010).

A vasta massa territorial da China ajudou no processo de formação do pensamento de autossuficiência e isolamento, em relação ao espaço externo, que o país adotou no período de seu fechamento, entre os séculos XIV e XV, tendo influência sobre sua cultura, religião e mesmo, no estabelecimento do sistema burocrático autoritário da nação. Por mais de três milênios da história da civilização chinesa, a sua orientação geopolítica foi, predominantemente, continental na busca por defesa e, no estabelecimento de vínculos tributários, em relação aos povos da Ásia Central (Hunos Mongóis, Manchus, entre outros). Este é um percurso civilizacional marcado pelas invasões ao norte e ao oeste, em oposição à identidade chinesa, surgindo nas dinastias do Império do Meio. Havendo o período de abertura forçada ao comércio marítimo, verificado no século das humilhações (1839-1949).

Adicionalmente, por quase metade do século XX, a China focou sua atenção Geopolítica para o espaço da *heartland* euroasiática (COHEN, 2015).

A desintegração da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), no ano de 1992, permitiu o acesso e o exercício de poder da China sobre a Eurásia. O país permaneceu sendo, fundamentalmente, uma potência terrestre, no que diz respeito ao poder militar. Não obstante, o seu poderio marítimo vem crescendo. O espaço euroasiático deverá ser influenciado por alguma combinação do triângulo estratégico formado por China, Rússia e Estados Unidos (KLIEMAN, 2015; BRZEZINSKI, 2016). Portanto, uma grande mudança geoestratégica ocorreu com o fim da Guerra Fria e a queda da URSS. A interação entre o triângulo geoestratégico entre China, Rússia e EUA, na Eurásia, é oriunda deste movimento e do vácuo de poder deixado pela URSS (COHEN, 2015).

Adicionalmente, as rotas comerciais em vias de construção ligariam, diretamente, a China ao território da Europa, diminuindo a dependência estratégica do Mar do Sul da China (zona sujeita a disputas territoriais a nível internacional), como zona de escoamento dos produtos chineses. Ressalta-se que passam, anualmente, mercadorias que representam um valor de comércio de US\$ 5 trilhões, pelo Estreito de Malaca, localizado no Mar do Sul da China (AL JAZEERA, 2016).

Neste sentido, a Nova Rota da Seda deve ser compreendida, simultaneamente, como um plano econômico, com fundamentação em interesses geopolíticos. A legitimidade do governo centralizado da China, reside na capacidade de manter o crescimento e o desenvolvimento econômico, assim, a BRI pode ser essencial para o projeto de manutenção da estrutura política chinesa sob o comando do Partido Comunista. A emergência chinesa deverá continuar de forma pacífica, a depender da resposta das potências ocidentais aos seus movimentos e, também, da sua capacidade de manter o rumo de desenvolvimento, que confere estabilidade política para o governo (BEESON & LI, 2016).

Além disto, a BRI deverá beneficiar o acesso da China a recursos naturais que são necessários para a manutenção do crescimento de sua economia, no médio e no longo prazo, tais como alimentos, petróleo e gás natural, além de outros minerais estratégicos.

Finalmente, se bem sucedido, o projeto tem o potencial de alterar a correlação de forças presente na Eurásia, situando a China, de forma mais favorável, não apenas, nesta região, mas, no sistema internacional (JI, 2015; SARVÁRI & SZEIDOVICZ, 2016).

Considerações Finais

No início do século XXI, o então presidente Jiang Zemin cunhou a expressão “Ascensão amigável da China”. Ele visava a integração na economia mundial, sem despertar a desconfiança dos Estados Unidos ou dos vizinhos asiáticos. Nessa fase, o país jogou de acordo com as regras globais estabelecidas e teve grande sucesso.

Em 2001, a China se tornou membro pleno da Organização Mundial do Comércio. A crise financeira internacional de 2007-2008, atingiu o Ocidente com força, colocando em questão o “*Western Way of Life*” como um todo. Em contraste, a China permaneceu quase intocada. Em 2009, o então presidente Hu Jintao formulou os interesses nacionais centrais.

Em uma análise, a sinóloga Ângela Stanzel os resume assim: “Desenvolvimento Econômico e Social Soberania (isto é: estabilidade do Partido Comunista) e Segurança (ou seja, integridade territorial e nacional)”. Pela primeira vez, a China enfatizava conseqüente e publicamente, a realização de seus próprios interesses. Essas novas pretensões foram encenadas por meios midiáticos nos Jogos Olímpicos de 2008, na capital Pequim.

Em 2013, Hu Jintao seria sucedido por Xi Jinping que introduziu uma nova fase e, defende uma China forte como nenhum outro antecessor seu, exceto Mao Tsé Tung, como define a sinóloga Stanzel: “A política externa de Pequim é mais autoconfiante do que nunca. Os tempos de reticência se foram definitivamente”.

A nova ambição se manifesta, acima de tudo, no projeto de prestígio de Xi, a Nova Rota da Seda (Belt and Road Initiative – BRI), mas também, na demonstração de poder militar no Mar da China Meridional, ou no eloquente engajamento do país pelo livre comércio mundial, que o ex-presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, repetidamente rebateu, desde a sua posse.

Também, a União Europeia sente os efeitos da ofensiva diplomática de Pequim. Segundo um relatório do Jornal Alemão FAZ, em abril de 2018, Pequim redigiu um memorando confidencial sobre a Rota da Seda, que enviou às capitais europeias. Ao contrário das usuais atas negociadas bilateralmente, o documento só representa a perspectiva chinesa.

Pequim não quis deixar margens para negociação, os chefes de Estado e Governo da Europa deveriam, simplesmente, assinar embaixo. Uma recusa poderia acarretar desvantagens. Segundo o periódico, alguns Estados do Leste e Centro da

Europa assinaram. Mas, então, 27 dos 28 países-membros da União Europeia acordaram em sustar a assinatura do documento e elaborar uma linha comum para a BRI.

O único país que não sustentou a posição conjunta da União Europeia foi a Hungria que, há um bom tempo, cultivava relações estreitas com a China. Em maio de 2017, estas foram elevadas à categoria diplomática máxima de parceria estratégica abrangente.

Um ano antes, juntamente com a Croácia e a Grécia, a Hungria abrandaria a tomada de posição da União Europeia sobre a arbitragem no Mar da China Meridional. Em janeiro de 2018, o primeiro-ministro húngaro, Viktor Orbán, declarou na Cúpula Mundial de Comércio, em Davos, Suíça, referindo-se à necessidade de investimentos em infraestrutura: “se a União Europeia não disponibilizar apoio financeiro, vamos recorrer à China”. “Sonho Chinês sem atratividade”. Apesar dos sucessos registrados, intelectuais chineses se perguntavam, há algum tempo se Pequim perseguia uma estratégia abrangente. Wang Jisi, decano da Escola de Estudos Internacionais da Universidade de Pequim, respondia negativamente, constatando que não bastava estabelecer interesses centrais: era preciso, também, explicar como será possível alcançá-los e coordená-los entre si.

O cientista político e especialista em Ásia, Gerhard Will, que atuou como pesquisador no Instituto Alemão de Assuntos Internacionais e de Segurança (SWP), chegou a uma conclusão semelhante. “Para ser, realmente, uma potência mundial, é preciso mais do que poder militar e econômico”, ou seja: influência diplomática e soft power, a capacidade de influenciar outras nações sem empregar atrativos econômicos ou intimidação militar.

Enquanto a China, sem dúvida, se destaca nos dois primeiros quesitos – economia e força militar -, ela apresentava déficits no tocante à diplomacia e ao soft power. Por exemplo, no Direito Internacional: “Se a China não acata as normas, então, tem que estabelecer suas próprias”. Mas, não só estabelecer, como também, conseguir recrutar seguidores. E, no tocante a isso, vejo um grande déficit, explica o Will. Todavia, em conformidade com os estudos realizados sobre a política externa da China, apercebeu-se que o que não falta à aludida política externa é diplomacia e soft power. Considerou-se inadequada tal percepção que foi expressa antes da opinião dada, da nossa parte.

Além disso, observou-se no Sudeste Asiático - que ele considera o palco decisivo para constatar se a ascensão chinesa procede pacificamente ou não -, um

grande contraste entre as elites e as populações locais. A China pode ser capaz de atrair para seu lado alguns governos, mas, não a população. No decorrer do tempo, isso levará a conflitos de grande porte, afirma o cientista.

O Camboja – que já há bastante tempo desempenha na Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) um papel semelhante ao da Hungria, na União Europeia, tem uma orientação, nitidamente, pro-China -, pelo menos, o governo do premiê Hun Sen. Assim, em 2012 e 2016, no interesse de Pequim, Pyongyang, impediu um posicionamento conjunto da ASEAN, sobre o Mar da China Meridional.

A população cambojana, por sua vez, não é nenhum pouco pro-chinesa, afirma Will, que visitou a região com frequência: “Quanto maior a imposição de influência, menores se tornam as simpatias pela China”. Ao “Sonho Chinês” continua faltando atratividade.

Finalmente, observa-se que, no que concerne à diplomacia, bem como ao soft power, a China tem crescido relevantemente e mostrou ter aprendido a lição dos seus aliados ou contendores. Assim, prossegue a República Popular da China, logrando tentos significativos na esfera interna e internacional. Resta-nos saber, entretanto, se ela emergirá do grande golpe que recebeu, atualmente, com a falência da empresa gigante imobiliária, cujo descenso já se faz sentir no mundo contemporâneo.

Referências

AL JAZEERA. **South China Sea Tops ASEAN Summit Agenda**. 2016. Disponível em:<<http://www.aljazeera.com/news/2016/09/south-china-sea-row-tops-asean-summit-agenda-160908052213165.html>>. Acesso em: 05 jan. 2017.

ANDORNINO, Giovanni B. The Belt and Road Initiative in China's Emerging Grand Strategy of Connective Leadership. **China & World Economy**, v. 25, nº 5, p. 4-22, 2017.

ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim: Origens e Fundamentos do Século XXI**. São Paulo: Editora Boitempo, 2010.

BEESON, Mark; LI, Fujian. **China's Place in a Regional and World Governance**. The University of Durham and John Wiley and Sons: Global Policy Review, 2016.

BLACKWILL, Robert D.; HARRIS, Jennifer M. **War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft**. London: Belknap Press of Harvard University Press, 2016.

BRZEZINSKI, Zbigniew. **The Grand Chessboard: American Primacy and its Geostrategic Imperatives**. United States: Basic Books, 1997.

BRZEZINSKI, Zbigniew. Toward a Global Realignment. 2016. **The American Interest**, v. 11, nº 6, 17 abr. 2016. Disponível em:<<http://www.the-american-interest.com/2016/04/17/toward-a-global-realignment/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

CHAN, Gerald. **China's High-speed Rail Diplomacy: Global Impacts and East Asian Responses**. New Zealand: University of Auckland, East Asia Institute, 2016.

CLARKE, Michael. **Beijing's March West: One Belt One Road and China's Continental Frontiers in the 21st Century**. 2016. Disponível em:<<https://www.psa.ac.uk/sites/default/files/conference/papers/2016/Clarke-PSA-2016-paper.pdf>>. Acesso em: 09 jul. 2016.

COHEN, Saul Bernard. **Geopolitics: The Geography of International Relations**. 3ª ed. United Kingdom: Rowman and Littlefield, 2015.

FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle. **China: A New History**. Second Enlarged Edition. Cambridge, Massachusetts, London: The Belknap Press of Harvard University Press, 2006.

FERDINAND, Peter. Westward Ho – The China Dream and the One Belt One Road: Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping. **International Affairs**, 92 (4), p. 941-957, 2016.

FERGUSON, James. **Geopolitics of the Silk Road: Beyond Mahan and Mackinder**. 2007. Disponível em:<<https://www.international-relations.com/History/GeopoliticsSilkRoad.htm>>. Acesso em: 18 out. 2019.

FRANKOPAN, Peter. **O Coração do Mundo: Uma Nova História Universal a partir da Rota da Seda, o Encontro do Oriente com o Ocidente**. São Paulo: Planeta, 2019.

FOSSAERT, Robert. **O Mundo no Século XXI: Uma Teoria dos Sistemas Mundiais**. Lisboa: Instituto Piaget, 1991.

JI, Miao. Expectations and Realities: Managing the Risks of Belt and Road Initiative. **China Quarterly of International Strategic Studies**, vol. 1, nº 3, p. 497-522, 2015.

JINPING, Xi. The Governance of China. **State Council Information Office of China**. Shanghai: Shanghai Press, 2015.

KAPLAN, Robert D. **The Revenge of Geography: What the World Map Tells us About the Upcoming Conflicts**. New York: Random House Trade Paperbacks, 2012.

KLIEMAN, Aharon. **Great Powers and Geopolitics: International Affairs in a Rebalancing World**. Switzerland: Springer, 2015.

LIU, Xinru. **The Silk Road in World History**. New York: Oxford University Press, 2010.

MACKINDER, Halford J. The Geographical Pivot of History (1904). **The Geographical Journal**, Nº 170, Nº 4. Royal Geographical Society, 2004.

MACKINDER, Halford J. **Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction**. London: Constable and Company, 1919.

MACKINDER, Halford J. **Round World and the Winning of Peace**. Foreign Affairs; American Quarterly Review, 21:1/4, 1943.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown and Company, 1890. Disponível em: <<http://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>>. Acesso em: 11 ago. 2017.

MCKINSEY INSTITUTE. **Capital Projects and Infrastructure: Bridging Global Infrastructure Gaps**. 2016. Disponível em: <<http://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/bridging-global-infrastructure-gaps>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

METZ, Steve. **Trump is Hastening the End of America's Grand Strategy, with Nothing to Replace It**. 2019. Disponível em: <<https://www.worldpoliticsreview.com/articles/27163/trump-is-hastening-the-end-of-america-s-grand-strategy-with-nothing-to-replace-it>>. Acesso em: 11 jan. 2019.

NARLIKAR, Amrita. Negotiating the Rise of New Powers. **International Affairs**. 89(3), p. 561-576, 2013.

ONEILL, J. One Belt One Road a New Geopolitical Paradigm. 2017. **New Eastern Outlook**. [online]. Disponível em: <<https://journal-neo.org/2017/02/10/one-belt-one-road-a-new-geopolitical-paradigm/>>. Acesso em: 11 set. 2017.

SARVÁRI, Balász; SZEIDOVICZ, Anna. The Political Economics of the New Silk Road. **Baltic Journal of European Studies**, vol. 6, nº 1 (20), 2016.

SCARPARI, Mauricio. **A China Antiga**. Coleção Grandes Civilizações do Passado. Barcelona: Ediciones Folio S. A., 2006.

STATE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF CHINA. **Action Plan on the Belt and Road Initiative**. 2015. Disponível em: <http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm>. Acesso em: 16 ago. 2016.

STATE COUNCIL OF THE REPUBLIC OF CHINA. **Chinese Enterprises Enter "Go Global" Era 4.0**. 2016. Disponível em: <http://english.gov.cn/news/top_news/2016/04/11/content_281475325205328.htm>. Acesso em: 16 ago. 2016.

VIKTOR, E. The Geopolitical Significance of One Belt, One Road from a Historical Perspective. **PAGEO. Geopolitical Institute**. 2017. Disponível em: <<http://www.geopolitika.hu/em/2017/03/14/the-geopolitical-significance-of-one-belt-one-road-from-a-historical-perspective/>>. Acesso em: 11 set. 2017.

YEH, E. T.; WHARTON, E. Going West and Going Out: Discourses, Migrants, and Models in Chinese Development. **Eurasian Geography and Economics**. v. 57, p. 286-315, 2016.